Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem

WARSZAWA — KATOWICE — LWÓW — POZNAŃ — KRAKÓW — WILNO

NR. 10 PAŹDZIERNIK 1933 r. ROK 5





AUTOMOBILISTA



ZAWODOWY

Organ Związku Zaw. Automobilistów R. P. (Sekcja Zw. Zaw. Transportowców)

Redakcja i Administracja KATOWICE, ul. Wojewódzka 50 — TELEFON 11-16

NR. 10 PAŹDZIERNIK 1933 r. ROK 5

Automobilista Zawodowy

Organ Związku Zawod. Automobilistów R. P. (Sekcja Zw. Zaw. Transportowców)
Redakcja i Administracja KATOWICE, ul. Wojewódzka 50 / Tel. 11-16 / Konto P. K. O. 303944

Co sądzić o planie Roosevelta?

Wszędzie dziś dużo się mówi i pisze o śmiałym wysiłku prezydenta Roosevelta i jego doradców t. zw. trustu mózgowego w walce z kryzysem. Jest więc rzeczą konieczną, by i nasze pismo w tej sprawie zajęło stanowisko. Każdy z nas zdaje sobie sprawę z tego, że tylko powszechna i szeroko sięgająca akcja przeciw kryzysowi zdoła również automobilizmowi przynieść ulgę.

Tymczasem naokoło widzimy zupełną obojętność wobec niesłychanych rozmiarów kryzysu. Politycy kapitalistyczni znają naogół jedno tylko lekarstwo na kryzys: coraz dalszy wyzysk mas pracujących, zwalenie następstw kryzysu na barki najuboższych warstw ludności. Czyż my w naszym zawodzie nie odczuwamy nadmiernego ciężaru podatkowego na takie cele, jak budowa dróg, które są przecież zagadnieniem ogólno-społecznem i zmieścić się muszą w ramach wielkiej akcji przeciw kryzysowi?

W takim momencie prezydent najbardziej kapitalistycznego kraju pod słońcem sięga do wręcz przeciwnych kapitalizmowi metod **gospodarki planowej**, stara się przemysłowi narzucić skrócenie **czasu pracy.** Słowem chce walczyć z kryzysem drogą podniesienia poziomu życiowego szerokich mas, jak to domaga się i domaga ruch zawodowy. Mało tego: powołuje ruch zawodowy do współpracy, narzuca przemysłowi uznanie związków zawodowych, umożliwia im skuteczną walkę z przekupionemi przez kapitalistów t. zw. Company Unions-związkami kompanijnemi.

Dla wyjaśnienia podamy treść t. zw. ustawy o odbudowie narodowej — „National Industrial Recovery Acht": 1) przemysłowcy danej gałęzi produkcji schodzą się dla obradowania w sprawie wykluczenia wzajemnej konkurencji; 2) robotnicy otrzymują pełne prawo organizowania się i zawierania umów zbiorowych; 3) przemysłowcy wprowadzić muszą gwarantowane minimum płac i skrócić czas pracy; 4) jeśli prezydent uzna takie porozumienia, otrzymują one moc prawa i za przekroczenie ich grozi kara; 5) stworzony zostaje specjalny aparat dla przeprowadzenia swego planu, z udziałem przedstawicieli kapitału i pracy; 6) gdy przemysłowcy nie porozumieją się, prezydent może im narzucić uregulowanie a nawet uzależnić produkcję od udzielenia koncesji.

Jakkolwiek plan taki odbiegałby od tego, co robi się w innych państwach kapitalistycznych, jakkolwiek nowe byłyby te rzeczy w Stanach Zjednoczonych, kraju, który hołdował zawsze metodom czystego kapitalizmu i t. zw. „wolności gospodarczej", jednak plan Roosevelta **nie jest socjalizmem, nawet socjalizmem państwowym.** Wprost przeciwnie, jest to — **próba ratowania kapitalizmu od niechybnej klęski i wybuchu niezadowolenia mas** ludowych. Wybitni amerykańscy działacze kapitalistyczni wyraźnie w ten sposób kwestję stawiają. Prócz tego cała akcja Roosevelta ma wybitnie przejściowy charakter i możnaby się spodziewać, że na wypadek niepowodzenia planu wróci się do czystych metod kapitalistycznych. Wreszcie skupienie ogromnego wpływu bezpośredniego na życie gospodarcze w rękach państwa kapitalistycznego, jak to obawia się Amerykańska Partja Socjalistyczna, może w przyszłości stworzyć **podstawę pod faszyzm, będący ostatnią próbą ratowniczą chylącego się do upadku kapitalizmu.**

A jednak mimo tych wszystkich względów potężna organizacja amerykańskiego proletarjatu — Amerykańska Federacja Pracy — American Federation of Labor popiera plan Roosevelta „na całego" i bez zastrzeżeń. Niewątpliwie plan ten daje jej dużo korzyści. Trwa niebywały dopływ członków do związków zawodowych, ze zdaniem ruchu zawodowego liczą się niezmiernie, ale przecież już pierwsze momenty wcielania planu Roosevelta w życie obfitują w oznaki niepomyślne — np. król samochodowy Ford nie zgodził się na klauzulę o uznaniu związków zawodowych. Takie fakty nakazywały trzeźwość w sądzie o całym planie, nakazywały pamiętać o tem, że potęga wielkiego kapitału może przeważyć nad dość problematyczną podstawą, jaką dostarcza Rooseveltskie prawo odbudowy narodowej. W rozważaniu tego problemu nie należy zapominać, że Am. Fed. Pracy nie jest organizacją stojącą na stanowisku walki klasowej, że jej założyciel Sam. Gompers i obecny przywódca William Green uważają się za przeciwników socjalizmu i mają złudzenia co do kapitalistycznego państwa. Proletarjat Europy, mający za sobą wiele gorzkich doświadczeń i rozczarowań, stracił już wiarę w skuteczność różnych „zbawców" kapitalistycznych, choćby tak sympatycznych jak Roosevelt. Raczej skłonni bylibyśmy sądzić, że ruch zawodowy amerykański przeżyje jeszcze jedno złudzenie i wtedy pozostanie mu tylko jedyna droga — walka klas.

Czekajmy na wynik akcji Roosevelta, ale już dziś możemy powiedzieć: w myśl naszej ideologji i naszego poglądu na stan gospodarki światowej zbawienie leży tylko w zwycięskiej walce proletarjatu.

Jeszcze o podatkach automobilowych

Sprawa podatków automobilowych niejednokrotnie była już omawiana. Wiemy o dobrodziejstwach ustawy o funduszu drogowym, który zrujnował i zniszczył rozwijający się w szybkiem tempie ruch automobilowy, dziś jednak mamy do zanotowania ciekawy i naprawdę dziwny sposób ściągania należytości podatkowych, które prawem kaduka obciążają tych, którzy ośmielają się mimo wszystko kupić samochód.

Istnieje w Krakowie przedsiębiorstwo, które kupuje, remontuje i sprzedaje stare samochody, których ma na składzie kilkanaście sztuk.

Właściciel tego przedsiębiorstwa P. N. kupił w ubiegłym roku samochód wycofany z ruchu w stanie kompletnego zniszczenia, bez tablic rejestracyjnych i dokumentów, które zostały ściągnięte przez organa Policji Państwowej. Samochód ten przez cały rok pozostawał w remoncie, a więc w stanie nieczynnym. Po wyremontowaniu tego automobilu właściciel tegoż wniósł podanie do Państw. Dyr. Rob. Publ. o zarejestrowanie samochodu. Zdawałoby się, że z chwilą opłacenia kosztów rejestracyjnych będzie wszystko w porządku. Niestety! Tak nie jest, gdyż od tej chwili zaczyna się tragedja nieszczęsnego posiadacza samochodu, który dowiedział się, że mimo opłacenia wszystkich należytości a nawet zapłacenia podatku drogowego na trzy miesiące naprzód, nie może otrzymać dowodów rejestracyjnych, ponieważ poprzedni właściciel winien za podatki drogowe sumę w wysokości 750 zł., które winien zapłacić ostatni nabywca samochodu, dlatego więc dowodów rejestracyjnych nowonabywca nie dostanie, aż uiści dług za kogoś, który był niegdyś właścicielem tego samochodu. Dyr. Rob. Publ. powołała się na ustawę z dnia 13. 7. br. Dr. Ust. Państw. 52. art. 6. pkt. 4. Ostatni właściciel tego samochodu zwrócił się do kompetentnych czynników, że długu ciążącego na tym samochodzie nie może płacić, gdyż automobil ten był wycofany z ruchu, a dowody rejeestracyjne przejęte zostały przez policję państwową, pozatem zastępca prawny p. N. oświadczył, że pretensje funduszu drogowego są nieuzasadnione, ponieważ ustawa ta wyszła w lipcu br., w której nie ma powiedziane, że wszystkie długi ciążące na samochodzie z tytułu funduszu, ma pokrywać nowonabywca za poprzednich właścicieli, ustawa ta pozatem ważna jest od dnia wejścia w życie, a więc od dnia 13. 7. 1933 r. i nie obejmuje spraw przestarzałych i zaległych. Pan N. jako ostatni właściciel samochodu znalazł się w dziwnej pułapce, bo samochód ten po zapłaceniu ciążących na nim długów podatkowych i włożonych kosztów remontu, wart jest zaledwie około 1000 zł., niemożliwą rzeczą więc będzie sprzedanie go z jakimkolwiek choćby z najmniejszym zyskiem, lecz z grubą stratą.

Nadmieniliśmy, że Pan N. prowadzi przedsiębiorstwo automobilowe i posiada kilkanaście aut wymagających remontu, jeżeli więc przyjdzie mu zapłacić za każdego „trupa“ automobilowego po kilkaset złotych podatków, to przedsiębiorstwo jego zostanie doszczętnie zrujnowane, a kilkunastu pracowników będzie zmuszony oddalić, gdyż przedsiębiorstwo to wobec nowej ustawy podatkowej musi być zlikwidowane.

Chcemy nadmienić, że tego rodzaju sprawy nie są odosobnione i dotyczą całego szeregu właścicieli samochodów, których boleśnie dotyka wysoce krzywdząca ustawa.

Wobec takiego stanu rzeczy ośmielamy się mocno wątpić, czy tego rodzaju posunięcia podatkowe wyjdą na zdrowie naszego automobilizmu, który przecież przeżywa ciężki kryzys i stacza się coraz szybciej po równi pochyłej w przepaść.

Pewni jesteśmy, że tego rodzaju interpretowanie ustawy jest groźnem memento dla komunikacji automobiloowej, i że dochody funduszu drogowego grubo zmaleją.

ets.

3 osoby pod samochodem

Dnia 23. 9. br. popołudniu na ul. Krakowskiej w Zawodziu szofer samochodu osobowego Reganżerowski Maksymiljan z Katowic najechał 9-letnią Elfrydę Głowanię z Zawodzia, która doznała złamania lewej nogi, 19-letniego Antoniego Sładka z Łagiewnik, który doznał okaleczenia głowy i nogi, oraz 9-letniego Rudolfa Hupkę z Zawodzia, który doznał złamania lewej nogi. Wszystkich trzech odstawiono do szpitala w Katowicach wzgl. Mysłowicach.

W toku dochodzeń ustalono, że winę ponosi Elfryda Głowania, która usiłowała przebiec przez jezdnię a szofer, chcąc uniknąć najechania jej, stracił panowanie nad wozem i najechał w ten sposób 3 osoby.

Bojkotujmy towary hitlerowskich Niemiec!

Hitleryzm wypowiedział śmiertelną walkę Socjalizmowi i międzynarodowej klasie robotniczej. W obecnych Niemczech prześladuje się świadomych swych interesów robotników, zapełniając działaczami robotniczymi więzienia i obozy koncentracyjne, mordując przeciwników politycznych, niwecząc i grabiąc olbrzymi dorobek Socjalizmu Niemieckiego, niwecząc Wolny Ruch Zawodowy w Niemczech.

Hitleryzm jest groźbą dla pokoju świata, bo rozpala nienawiść rasową i narodową w sercach i duszach miljonowych rzesz niemieckich.

Międzynarodowy Kongres Zw. Zaw. proklamował powszechny bojkot Niemiec hitlerowskich, — przedewszystkiem przez bojkot towarów niemieckich.

Wzywamy wszystkich robotników polskich do bezwzględnego bojkotu niemieckich produktów, do szerzenia haseł bojkotowych.

NIE KUPUJCIE TOWARÓW NIEMIECKICH!

Komisja Centralna Zw. Zaw. w Polsce.

Piąty Kongres Związków Zawodowych w Polsce

Na podstawie uchwały Komisji Centralnej Zw. Zawodowych w Polsce z dnia 25 maja rb. zwołujemy niniejszem, stosownie do postanowień art. 12 statutu Związku Stowarzyszeń Zawodowych w Polsce

V. KONGRES ZWIĄZKÓW ZAWODOWYCH

do Warszawy, w domu ZZK przy ulicy Czerwonego Krzyża Nr. 20, na dzień 28 i 29 października 1933 roku, z następującym porządkiem dziennym:

1) Ukonstytuowanie się Kongresu;
2) Sprawozdanie Komisji Centralnej Związków Zawodowych i Komisji Rewizyjnej;
3) Walka z faszyzmem;
4) Socjalno-polityczne żądania klasy robotniczej;
5) Plan gospodarczy;
6) Wybory Władz Związku;
7) Wnioski.

Prawo uczestniczenia w Kongresie mają wszyscy członkowie Komisji Centralnej Związków Zawodowych i Komisji Rewizyjnej (art. 15) oraz wszystkie Związki, należące do Związku Stowarzyszeń Zawodowych w Polsce w ten sposób, że wysyłają one po 1-ym delegacie od Zarządu Związku oraz po 1-ym dalszym delegacie na każde 2000 członków. — Delegaci poszczególnych Związków na Kongres wybierani zostają w sposób, który każdy poszczególny Związek określi dla siebie (art. 16).

Wszystkie wnioski, dotyczące porządku dziennego i zmiany taktyki ruchu, ogólnej polityki lub zasadniczych form organizacyjnych, mający być przedmiotem obrad Kongresu — winny być conajmniej na 4 tygodnie przed Kongresem, a zatem najdalej do dnia 1 października rb. wniesione do Komisji Centralnej Związków Zawodowych (art. 20). Nadesłane wnioski oraz rezolucje proponowane przez Komisję Centr. Zw. Zaw. zostaną w czasie przez statut przepisanym, doręczone wszystkim Związkom.

Warszawa, dnia 20 sierpnia 1933 roku.

(—) J. Kwapiński, przewodniczący

(—) Z. Żuławski, sekretarz.

Kongres Brukselski

Szósty Zwyczajny Kongres Międzynarodowej Federacji Zw. Zaw., obradujący w Brukseli, dnia 30 lipca — 3 sierpnia 1933 daje wyraz swej niezłomnej woli obrony wolności i demokracji jak również przeciwstawia się faszyzmowi i dyktaturze we wszystkich formach.

Całkowicie potwierdza wspólną uchwałę Zarządu Międzynarodowej Fed. Z. Z. i Socj. Międzynarodówki Robotniczej z maja 1933, piętnującą gwałty i teror hitleryzmu.

Niezwykłe niebezpieczeństwo zrodzone przez niemiecki socjalizm narodowy wymaga środków nadzwyczajnych. Dlatego Kongres ogłasza bojkot towarów niemieckich. Pochwala postępowanie Central Krajowych, które podjęły już właściwe kroki. Wymaga od wszystkich Central Krajowych, należących do Międzynarodówki, aby bezwzględnie jęły się wszystkich środków, dla przeprowadzenia skutecznej akcji bojkotowej.

Kongres zwraca się do zorganizowanej klasy robotniczej i wszystkich ludzi dobrej woli o przyłączenie się do akcji bojkotowej, i o poparcie ofiar walki z faszyzmem przez dobrowolne składki na rzecz funduszu im. Matteottiego.

Kongres zwraca się do wszystkich ludzi, dążących do wolności i sprawiedliwości, by współdziałali w walce międzynarodowego ruchu robotniczego w obronie wolności, albowiem bez wolności nie ma kultury.

Genewa musi pomóc uchodźcom niemieckim!

Szósty zwyczajny Kongres MFZZ, obradujący w Brukseli dnia 30 lipca — 3 sierpnia 1933 r. przyjmuje do wiadomości rezolucję, przyjętą na Międzynarodowej Konferencji Pracy 1933, która wzywa Radę Administracyjną Międzynarodowego Biura Pracy do zajęcia się sposobami umożliwienia ludziom, którzy ze względów rasowych zmuszeni zostali w Niemczech do opuszczenia pracy lub stracili możność zarobkowania, emigracji do innych krajów.

Wobec straszliwej sytuacji tych ludzi, Kongres wzywa obie międzynarodowe instytucje w Genewie do zajęcia się tą sprawą bez zwłoki.

Kongres wzywa, by Centrale żądały od swych rządów udziału w międzynarodowej akcji pomocy.

KOLEDZY! Kupujcie tylko w tych firmach, które się u nas ogłaszają!

Skutki Ustawy o Funduszu Drogowym

W momencie ustalania projektu ustawy o podatku na rzecz Państwowego Funduszu Drogowego wszyscy zaczęli protestować przeciw jego treści, a nawet zapowiadać walkę przeciw tej ustawie, jednak naogół słabe było zrozumienie, o co właściwie chodzi i czego się chce wzamian za tę ustawę. My jedni sformułowaliśmy w tej dziedzinie program, przewidywaliśmy do czego ta ustawa doprowadzi i mówiliśmy, jaki jest nasz własny plan i po jakiej linji rozwinąć się ma obrona interesów automobilizmu.

Przewidywania nasze w pełni sprawdziły się. Niejednokrotnie już na łamach naszego pisma a nawet na szpaltach prasy codziennej poruszano następstwa opłat na rzecz P. F. D. Przewidywaliśmy, że ustawa nie naprawi stanu drogowego w Polsce a młody nasz ruch samochodowy postawi w niezmiernie trudne położenie. Na każdym kroku znajdujemy potwierdzenie naszych obaw. Katastrofalne zmniejszanie się liczby pojazdów mechanicznych jest częściowo tylko wynikiem kryzysu ogólnego, a w znacznej mierze objawem nadmiernych obciążeń fiskalnych.

Przypomniemy dla pamięci, że liczba pojazdów mechanicznych w Polsce spadła z 47.331 w r. 1931 na 36.239 w dniu 1. 7. 1932, że liczba samochodów na tysiąc mieszkańców i tak niesłychanie mała, bo 14,8 na tysiąc, obniżyła się jeszcze dalej — 11,2 na tysiąc, w tem liczba samochodów **spadła z 38.760 na 27.369.** W tych okresach stan poszczególnych rodzajów samochodów przedstawiał się jak następuje:

	wozy prywatne	dorożki	autobusy	ciężarówki
1931	19 887	7 140	4 239	7 440
1932	13 299	2 454	2 819	5 544

Do tego stanu rzeczy dołączyć możemy bliższe dane o komunikacji autobusowej w Polsce a raczej o jej likwidacji. Oficjalne „Wiadomości Statystyczne" podają następujące dane:

	1928	1929	1930	1931
Liczba linij	2 041	1 607	1 545	1 410
w tem dalekobieżnych			177	139
średnia długość linij dalekobieżnych w km.			153	134
liczba autobusów	2 121	3 224	3 223	2 652
długość dróg po których kursują autobusy	20 281	25 710	26 870	24 990
liczba autobuso-km. na dobę w tysiącach	286	431	445	287

Tak więc na podstawie danych urzędowych wynika, że od r. 1928 do 1931 długość linij autobusowych zmniejszyła się o 631, liczba autobusów w przeciągu dwóch lat zmniejszyła się o 572, długość drogi przebieżonej przez autobusy zmniejszyła się w ciągu jednego roku o 1.880 km., na tysiąc km. drogi przypadało w r. 1931 o 162 autobusów mniej niż w r. 1930.

Liczby te odnoszą się do czasu, gdy nie wszystkie jeszcze objawy kryzysu w automobilizmie dały się zauważyć. Od tego czasu stan ten rzeczy musiał się wybitnie pogorszyć.

Jak na początku twierdziliśmy tak i teraz stwierdzamy, że katastrofalny stan automobilizmu wymaga natychmiastowej i energicznej akcji zaradczej, a przedewszystkiem ulgi w nadmiernych obciążeniach.

Władze coprawda znowelizowały ustawę o P. F. D., ale nowelizacja ta nie odpowiadała już w chwili ogłoszenia stanowi automobilizmu i nie uwzględniała jego ówczesnej zdolności płatniczej, która od chwili obecnej dalej się obniżyła.

I tu zaczyna się tragedja ludzi żyjących z automobilizmu. Z jednej strony mamy ustawiczny spadek możliwości zatrudnienia, stopniową likwidację komunikacji autobusowej i wogóle samochodowej, dalej spadek zarobków tych, co jeszcze mają pracę, wegetację szoferów i drobnych właścicieli. Wykonywując zarządzenia władz trzeba płacić raty zaległości na P. F. D., bieżące raty od kwietnia, a wszystko z obrotów, wynoszących 10 do 12 zł. na dobę. Z tej sumy pokryć trzeba wszelkie koszty utrzymywania wozu, materjałów pędnych, dać procent szoferowi i opłacić podatek... Nie mówiąc nawet o podatku z tej sumy, trzeba było wyszykować wóz do rejestracji, licznik do nowej kontroli.

Gdy wykazujemy rozpaczliwy stan tych ludzi, napotykamy często podobną argumentację: jak od przemysłu samochodowego odejdą ludzie biedniejsi, przyjdą zasobni w kapitały i będzie to lepiej, zarówno dla samego przemysłu jak i dla szoferów. Na to można odpowiedzieć, zapytując z kolei, co mają robić ci, co w „graty" włożyli cały swój dorobek i muszą z nich żyć. Możemy zostawili samochody w trupiarniach samochodowych, ale gdzież znajdą pracę??

Na to niema odpowiedzi. Jest tylko jedno wyjście: umożliwienie tym ludziom życia przez wydatną ulgę obciążeń, a to możliwe byłoby tylko przez **skasowanie zaległości na rzecz P. F. D. lub zawieszenie płatności na 5—6 lat.** Innego wyjścia nie widzimy. W przeciwnym razie każdy nowy obraz cyfrowy stanu automobilizmu przynosić będzie nowe świadectwo zanikania naszego zawodu.

Jeśli na samym początku mieliśmy rację, wskazując na wady ustawy o PFD — potrafiliśmy prócz tego wysunąć hasła, które skupiły cały ruch samochodowy.

Dziś prócz wyżej zaznaczonego postulatu umorzenia zaległości na PFD musimy wskazać na nowe hasła walki, wypływające bezpośrednio z codziennych potrzeb życia:

1) walki o niskie ceny benzyny i o
2) prowadzenia budowy dróg.

Jeśli bowiem zgodziliśmy się na wprowadzenie podatku od benzyny, nie możemy przystać na to, by jej ceny były nadmiernie śrubowane w górę.

KOLEGO!

Masz swe składki związkowe uregulowane? Jeżeli nie, to uczyń to natychmiast. Spełnisz swój obowiązek wobec organizacji, to masz prawo do żądania pomocy. Nie oczekuj zrozumienia dla Twoich bolączek, jeżeli nie okazujesz zrozumienia dla innych i spraw ogólnych.

Benzyna nie może być droższa od przyrzeczonej nam przez czynniki rządowe 68 gro. za 1 ltr., podczas gdy dziś cena benzyny np. w Warszawie wynosi 70 groszy. Ponieważ regulacja cen benzyny jest w ręku wpływowych grup kapitalistycznych, więc słuszną jest z naszej strony obawa, że ceny mogą być nadmiernie dźwigane w górę i konieczną jest ścisła ich regrementacja.

Z drugiej strony, przystając mimo ciężkich czasów na podatek drogowy, godzimy się na to pod tym warunkiem, że drogi faktycznie będą budowane. Mamy zupełne prawo wysunięcia tego postulatu, tembardziej, że zdajemy sobie sprawę, iż dobrobyt mas szoferskich zależy od rozbudowy dróg.

Zwycięstwo w walce o interesy naszego zawodu wymaga jasnego zdania sobie sprawy z celu walki, określenia haseł i postulatów. Dziś wskazaliśmy na to, o co walczyć chcemy w chwili obecnej, dążąc konsekwentnyie do wyprowadzenia mas szoferskich z nędzy i zapewnienia im lepszej przyszłości.

Jubileusz 50-lecia samochodu

Samochód w najróżniejszych formach i odmianach tak zrósł się z obliczem naszych dróg, że prawie wydaje się rzeczą nieprawdopodobną, aby dopiero 50 lat upłynęło od właściwej daty powstania nowoczesnego pojazdu mechanicznego.

Próby konstrukcji maszyny, któraby poruszała się bez pomocy siły ludzkiej lub zwierzęcej, sięgają zamierzchłych czasów. Już o Archimedesie opowiadają, że wykonał model takiej maszyny. W średniowieczu znów zagadnieniem tem zajmował się Leonardi da Vinci, jeden z najtęższych umysłów, jakie kiedykolwiek wydał ród ludzki po czasy dzisiejsze.

Francuzi uważają za wynalazcę samochodu inżyniera Cugnot, który w roku 1771 zbudował trójkołowiec, poruszany maszyną parową.

Bardziej nowoczesną maszynę zbudował Francuz Debouteville ze starego wózka myśliwskiego.

Jednakże dopiero udoskonalenie silnika spalinodego, dokonane około roku 1886 przez Benza i Daimlera postawiły sprawę rozwoju samochodu na właściwej płaszczyźnie.

Wszystkie te próby jednak rozbijały się o zasadnicze przeszkody: wobec znacznego ciężaru samych wozów trzeba było stosować do nich motory potężne, tem samem również bardzo ciężkie, co oczywiście powiększało bardzo znacznie ogólny ciężar wozu i wpływało ujemnie na rozwinięcie większej szybkości. Stan dróg, niedostosowanych do tego rodzaju komunikacji, pozostawiał także wiele do życzenia, zwłaszcza, że nie znano wówczas jeszcze opon gumowych na koła.

Równolegle z doskonaleniem budowy lekkich motorów wybuchowych w połączeniu z redukcją ich wagi wzrasta też szybkość jazdy; z początkowych 13 kilometrów (!) na godzinę do 21 km. (w roku 1894) i do 24 km. w roku 1895. Już w roku 1901 osiągnięto na trasie Paryż — Berlin przeciętną szybkość 71 km./godz., a w roku 1903 nawet 105 km. na godz.

Od tego czasu z roku na rok z nieprawdopodobną wprost szybkością zbliża się samochód w swej konstrukcji technicznej do stanu dzisiejszego, i oto rezultat jest tego rodzaju, że słynny automobilista Malcolm Campbell zdobywa w Dayton nieprawdopodobny niemal rekord, osiągając na swym „Błękitnym Ptaku“ przeciętną szybkość 437 kilometrów na godzinę!! Oczywiście dla osiągnięcia tego rekordu trzeba było długich doświadczeń i prób, zmierzających do znalezienia najodpowiedniejszej formy i konstrukcji samochodu. „Błękitny Ptak“ zaopatrzony jest w motor z kompresorem Rolls-Royce o 12 cylindrach, o sile 2500 HP. Sam wóz skonstruowany jest w ten sposób, aby zmniejszyć do minimum opór powietrza, na pokonanie którego przy szybkości np. 100 km./godz. — motor zużywać musi niemal dwie trzecie swej siły.

Wynikiem tych właśnie rekordów najprzeróżniejszych jest dążenie obecnie do nadawania karoserjom samochodowym linij opływowych, stawiających jak najmniejszy opór powietrzu.

Również i konstrukcja opon, ich kształt, materjał i przekroje zawdzięcza dużo wszystkim rekordzistom. Dlatego też na wyścigi samochodowe, na udane lub nie, próby śrubowania wzwyż szybkości samochodu nie należy patrzeć jak na pewną manję albo wybryk; imprezy takie wysoce pchają naprzód dalszy rozwój techniki komunikacyjnej. J. S.

Stół plastyczny w Warszawie

Oddział Szoferów naszego Związku w Warszawie sporządził stół plastyczny, mający za zadanie ułatwienie obrony członkom Związku przed sądem w sprawach na tle wypadku samochodowego: Na zasadzie decyzji Zarządu ze stołu plastycznego przy obronie korzystać mogą tylko ci członkowie, którzy normalnie wpłacają wkładki i należą przynajmniej od sześciu miesięcy do Związku. — Pierwsza sprawa przy użyciu stołu plastycznego odbyła się w dniu 21 września. Stanął przed sądem kolega Parol na zas. art. 236 § 2 K. K. za rozbicie dorożki z ciężkim uszkodzeniem ciała, gdyż na skutek zderzenia z samochodem dorożkarz spadł z kozła, złamał rękę i obojczyk. Bronił mecenas Mejzel. Na podstawie jednolitej opinji sądu, oskarżyciela i stron stół znakomicie ułatwił przeprowadzenie przewodu sądowego, skrócił czas, potrzebny na wyjaśnienie przez strony sytuacji, umożliwił odtworzenie plastyczne wypadku. — Rezultat przewyższył oczekiwania: wymierzono szoferowi łagodną karę 1 tygodnia aresztu z zawieszeniem na dwa lata. Tak więc już pierwszy wypadek wykazał, że stół plastyczny znakomicie ułatwia zadania obrony.

◆

Prasa warszawska zamieściła wzmianki korzystne dla tej inowacji. Jedynie „Wieczór Warszawski“ zdobył się na feljeton, ironizujący tę sprawę, wypisując różne głupstwa na temat konieczności zaprowadzenia bufetu plastycznego. Uważamy, że wracanie do zapomnianych już cokolwiek inwektyw na temat opilstwa szoferów jest nie na miejscu i, że również dobrze możnaby pisać o pijanych sprawozdawcach i dziennikarzach.

Umorzenie zaległych opłat na Fundusz Drogowy

Minister Komunikacji upoważnił wszystkich wojewodów do częściowego umorzenia zaległych opłat z tytułu Funduszu Drogowego za lata 1931/32 i 1932/33. Umorzenia dokonywane będą na podstawie podań indywidualnych. Zaległości, jakie pozostaną po umorzeniu częściowem, muszą być spłacone przez właścicieli samochodów w ratach miesięcznych. Termin ostateczny spłat zaległości ustalono dla właścicieli taksówek do dnia 31 marca 1935 roku, dla właścicieli autobusów i samochodów ciężarowych do dnia 31 marca roku 1934. Jednocześnie przyznał Minister Komunikacji pewne ulgi wszystkim tym płatnikom Funduszu Drogowego, którzy nie mają żadnych zaległości. Otrzymają oni 50-procentową ulgę od wymiaru za rok 1933/34. Ci podatnicy, którzy zapłacili 85 proc. należności za dwa lata, otrzymają 25 proc. ulgi, ci zaś, którzy zapłacili nie mniej jak 70 proc. należności, otrzymają 10 proc. ulgi. Ponadto zarządzono umorzenie wszelkich odsetek i kar za zwłokę z wymiarów z lat ubiegłych za wszystkie pojazdy mechaniczne i konne oraz za reklamy.

Gdzie szukać obrony szofera taksówki?

W nocy 24 sierpnia br. o godz. 24 na postoju dorożek samochodowych przy ul. Kościelnej w Król. Hucie zgłosił się do szofera taksówki kol. Gawlisty niejaki Smołka, znany awanturnik, zam. w Katowicach III., ul. Dębowa 82, żądając, aby go odwiózł do Katowic. Cenę ustalono za przejazd na 8 złotych.

Kiedy kol. Gawlista przyjechał do Katowic przed lokal pod „Złotą Gwiazdą", to pan Smołka nie tylko należnej sumy nie chciał zapłacić, ale w dodatku zbił kol. Gawlistę, który przez kilkanaście dni nie mógł pracować.

Na uwagę zasługuje fakt, że gdy kol. Gawlista zwrócił się do policji o spisanie protokółu i pociągnięcia pana Smołki do odpowiedzialności, to poleciła dochodzić swych praw w drodze skargi cywilnej, co pociąga za sobą koszta dosyć wysokie, na które kol. Gawlistę nie stać, gdyż zarobek taksówkarza jest tak niski, że nie starcza na wyżywienie siebie.

Zapytujemy się na tej drodze, gdzie szofer ma się zwrócić o obronę swojej osoby przed pijakami łobuzami i bandytami.

Żądamy ukarania Smołki za pobicie człowieka przy wykonywaniu swoich ciężkich obowiązków.

Wiadomości z Oddziałów

LWÓW.

Rezolucja,

uchwalona na zgromadzeniu właścicieli i kierowców dorożek samochodowych, zwołanem przez Zw. Zaw. Automobilistów, które się odbyło w dniu 27. września 1933 r. w lokalu przy ul. Rutowskiego 23 we Lwowie.

Zgromadzeni w dniu 27. września 1933 r. właściciele pojedyńczych autodorożek i kierowcy miasta Lwowa w liczbie około 500 osób uchwalają następującą rezolucję:

Zebrani stwierdzają, że sytuacja autodorożkarzy stale się pogarsza. Z powodu szalejącego kryzysu zarobki są minimalne, bo wynoszą około 50 zł. miesięcznie. Mimo to ciężary podatkowe nie są zmniejszone, lecz coraz nowo nakładane. Tyczy się to bezpośrednio zaległego podatku na P. F. D. i obecnego legalizowania taksomierzy na tutejszym terenie a obok tego dążenia władz lokalnych do zmiany taryfy.

Zaległy podatek na Państwowy Fundusz Drogowy został utrzymany w swojej pierwotnej wysokości. Mimo, że same władze doszły do przekonania, że był za wygórowany, nie zniżyły go, lecz jest nadal konsekwentnie ściągany z obecnego zarobku miesięcznego. Jeżeli autodorożkarze nie mogli wyrównać podatków w latach ubiegłych, gdyż był za wysoki, tem mniej obecne płatności są nie do pokonanian pomimo ulgi w postaci rozłożenia na raty i 25 prrocent bonifikaty. Zgromadzeni uchwalają więc zwrócić się do władz z prośbą o wzięcie pod rozwagę i uwzględnienie żądania umorzenia zaległego podatku na Fundusz Drogowy i innych.

Władze administracyjne na terenie Lwowa zarządziły legalizowanie taksomierzy przez Urząd Miar i Wag. Jest to w obecnym czasie i położeniu zawodu dorożkarsk. nowym ujemnym czynnikiem. Frekwencja w ruchu kołowym nie zwiększyła się, lecz zmniejsza się z dniem każdym a tem samem i dochody. Płatności są różnorakie, jak na P. F. D., dochodowe, patenty i t. d. Legalizowanie pociąga za sobą koszta: opłata za legalizowanie, cechowanie, za wymagane przy tem przeróbki, co razem wynosi 25 zł., do tego kilkudniowe przerwy w zarobkowaniu i koszta kilkakrotnych próbnych jazd. A nadto dwa razy do roku za każdorazową opłatą 3 zł. przegląd policyjny. Dlatego zebrani żądają usunięcia tej manipulacji jako zbytecznej, gdyż taksomierze były badane i są zaplombowane przez Starostwo Grodzkie, które i nadal czuwa nad legalnością taksomierzy.

Nadomiar powyższego władze lokalne dążą do zmiany taryfy w kierunku jej obniżenia, mimo że niema ku temu żadnych podstaw. Bruki lwowskie są w najgorszym stanie, temsamem koszt amortyzacji jest duży i kilometry zaledwie w 50 proc. zapłacone.

Nadaniem nowej taryfy nie zwiększą władze

Sprawy Związkowe

Ostatnio Związek Zawodowy Automobilistów w Katowicach sfinalizował po długotrwałych pertraktacjach umowę z Dyrekcją Śląskich Linij Autobusowych w myśl której kilkudziesięciu pracowników otrzymało podwyżkę zarobków od 2 gr. do 34 gr. na godzinę. Umowa ta obowiązuje do 1 października 1934 r.; stawki zarobkowe zaś przedłużono do 15 listopada br.

*

Dyrekcja Browarów Książęcych w Tychach i Siemianowicach wymówiła zarobki szoferom na 1-go października z zamiarem poważnego obniżenia zarobków. Jednakże z powodu wkroczenia Zw. Zaw. Automobilistów, dyrekcja obniżyła swoje apetyty i zarobki pozostawiła w dotychczasowej wysokości.

frekwencji w tej gałęzi komunikacji, tylko przyczynią się do zbytecznych kosztów. Gdyby władze zaintersowały się się badaniem koniunktury autodorożkarskiej, doszłyby do wniosku, że zawód ten pracuje w bardzo krytycznych warunkach i grozi upadkiem. Wobec tego zgromadzeni żądają pozostawienia taryfy dotychczasowej bez zmian.

Zgromadzeni polecają Zarządowi Zw. Zaw. Automobilistów, należącego do Zw. Zaw. Transportowców we Lwowie zwrócić się do władz z przedłożeniem rezolucji i uzyskać uwzględnienia swoich słusznych postulatów i oświadczają, że do przeprowadzenia tychże będą dążyć, gdyż od tego uzależnione jest utrzymanie ich rodzin i ich samych, gdyż jest to zagadnieniem ich bytu.

Dorożkarze lwowscy opuścili na znak protestu na czas zebrania postoje i podjechali samochodami pod lokal związku, gdzie odbyło się zgromadzenie.



Ze Sądu

W końcu ubiegłego miesiąca odbyła się przed Sądem Grodzkim w Katowicach rozprawa w sprawie kol. Kościelnego c/a Potempa — Budowa Karoserji w Katowicach, ul. Paderewskiego.

Kol. Kościelny pracował u pana Potempy, który uważał za wskazane, że szofer winien u niego pracować, a o zapłaceniu nie chciał słyszeć, dlatego też Sąd musiał p. Potempie nakazać zapłacenie za pracę 200 złotych.

———

Dnia 6 września br. odbyła się przed Powiatowym Sądem Przemysłowym rozprawa w sprawie Mendera c/a Pszczyńskie Bractwo Górnicze o niesłuszne zwolnienie z pracy.

Kol. Mendera był zatrudniony w Bractwie Górniczem przez 3 lata. W 1931 r. został z pracy zwolniony z powodu redukcji. Interwencja ze strony sekretarza Związku nie odniosła pożądanego skutku; dopiero Sąd musiał rozstrzygnąć, że słuszność jest po stronie kol. Mendery.

Sąd po wysłuchaniu stron i kol. Melka zawyrokował, że zwolnienie z pracy jest niesłuszne a stosunek pracy nie przerwany. Z tego tytułu kol. Mendera ma widoki na podstawie tego wyroku do odszkodowania w wysokości około osiem tysięcy złotych.

———

Przed Sądem Okręgowym w Katowicach odbyła się dnia 26 września br. ciekawa i wielemówiąca rozprawa karna z par. 236 k. k. o spowodowanie uszkodzenia ciała za który grozi kara do 5 lat więzienia. Wypadek przedstawiał się następująco:

Dnia krytycznego jechała z dwojgiem dzieci autobusem Śląskich Linij Autobusowych niejaka Hildygarda Krügerowa, która na przystanku w Dębie wysiadała drzwiami przeznaczonemi do wsiadania.

Kol. Kasprzyk, który pełnił obowiązki konduktora, kiedy kilku pasażerów wysiadło wszedł na stopień autobusu i stwierdził, że poszkodowana Krügerowa stała przy tylnych drzwiach autobusu zajęta przy dziecku a obrócona tyłem do autobusu, myślał, że ona już wyszła, zwłaszcza, że autobus stał na wymienionem przystanku dosyć długo, gdyż wszyscy wysiadający odeszli od przystanku na dosyć daleką odległość, więc kol. Kasprzyk był pewien, że nikogo pragnącego wysiąść w autobusie niema. Kiedy jednak kol. Kasprzyk wszedł do autobusu podniósł rękę, chcąc dać sygnał do odjazdu — szofer już pomału odjeżdżał, gdyż jak twierdzi otrzymał sygnał dzwonkiem — nagle usłyszał krzyk przy tylnych drzwiach autobusu. Po zatrzymaniu autobusu stwierdzono, że poszkodowana po wysadzeniu jednego dziecka chciała wysadzić drugie i postawiła nogę na stopień autobusu. Kiedy autobus ruszył, poszkodowana wywróciła się na jezdnię, ulegając — jak twierdzi, zwichnięciu kostki u nogi.

Sąd powołał na rozprawę 5 świadków z których troje nie mogło do sprawy nic zeznać. Poszkodowana zeznawała na swoją korzyść, gdyż pragnie na podstawie tego wyroku otrzymać odszkodowanie. Drugi świadek, inżynier Kuntze zeznał, że autobus stał długo, dlaczego poszkodowana nie wychodziła zaraz nie wie, twierdzi, że ani szofer ani konduktor winy nie ponoszą.

Prokurator podnosił, zresztą jak zwykle, że konduktor nie dopisał, gdyż dał sygnał do odjazdu (świadkowie jednak zeznali zupełnie co innego) nie stwierdziwszy przedtem, czy pasażerowie wysiedli wnosi powołując się na par. 236 ukarania szofera i konduktora jedno miesięcznem aresztem.

Sędzia po wysłuchaniu stron i świadków podniósł, że w przyszłości personel autobusowy winien jeździć ostrożnie i obchodzić się z pasażerami jak z ludźmi a nie jak z bydłem. Wypadki mają dlatego miejsca, że personel autobusów za często zagląda do znajdującej się na rynku restauracji (nie wiemy, skąd to twierdzenie), dlatego też szofera kol. Ciupka uwolnił od winy i kary, kol. Kasprzyka zasądził na 1 miesiąc aresztu z zawieszeniem kary na dwa lata.

Obrona zapowiedziała apelację. Pytamy się poraz setny, kiedy nareszcie doczekamy się wprowadzenia sądów fachowych do rozpatrywania spraw automobilowych.

———

Dnia 20 września br. odbyła się przed Sądem Grodzikim w Król. Hucie rozprawa cywilna o odszkodowanie za przygniecenie palca drzwiami autobusu p. Jagielce przez kol. Rajwę.

Dnia krytycznego p. Jagiełka jechał autobusem Śl. L. A. do Huty Hubertus; w autobusie były miejsca siedzące, lecz p. Jagiełka uważał za potrzebne stanąć sobbie raczej przy siedzeniu i bawić firanką od okna, mimo że miał do trzymania się specjalnie do tego celu przeznaczone uchwyty i rączki przy siedzeniach. Zabawiając się firanką, włożył palec lewej ręki między drzwi i to w takie miejsce, gdzie kol. Rajwa nie mógł zauważyć i przy zamykaniu drzwi został p. Jagielce przygnieciony palec za co p. Jagiełka żąda odszkodowania w kwocie 700 złotych.

Sąd po przesłuchaniu stron postanowił sprawę odroczyć celem przesłuchania świadków.

Ze świata

A jednak mieli rację

W państwie Hitlera zapanowała moda traktowania wszystkiego, co istniało przed „rewolucją narodową“ jako bezużyteczny szmelc. Tymczasem charakterystyczną jest ta okoliczność, że dziś uznaje się za właściwe postulaty i dążenia klasowej organizacji szoferskiej, która została zmiażdżona przez brunatnych bandytów. Oto „zwekslowana“ na tory hitlerowskie organizacja — „Związek Techniki Ruchu Samochodowego“ wystawia następujące postulaty automobilizmu: 1) zamknięcie dostępu do zawodu szoferskiego dla elementów niedostatecznie przygotowanych i wyszkolonych, 2) uregulowanie sprawy szkół szoferskich, 3) surowe przepisy w stosunku do wykładowców w szkołach szoferskich, 4) obniżenie opłat administracyjnych, 5) regulacja i uproszczenie wydawania praw jazdy. A zatem „przeklęci“ marksiści mieli rację wystawiając swe postulaty na długo zanim powstały „zwekslowane“ przez hitlerowców organizacje.

Samochody parowe

Jedno z wielkich niemieckich towarzystw samochodowych nabyło od amerykańskiego towarzystwa prawo na produkcję motorów parowych w zastosowaniu do samochodów.

Próby budowania samochodów parowych nie są, jak to zresztą mieliśmy okazję pisać swego czasu w „Automobiliście“ rzeczą nową. Trwają od dawna, jednak przez długi czas nie dawały wielkiego rezultatu: na przeszkodzie stawał zbyt wielki ciężar oraz trudność podgrzania kotła. — Nowa konstrukcja składa się z kotła wysokiego, napięcia z samoczynną elektryczną regulacją napięcia i temperatury, jak również wysoce udoskonalonej maszyny parowej. Od dawnych prób nowa maszyna odróżnia się korzystnie tem, że przedewszystkiem może być wprowadzona w ruch z zupełnie chłodnego stanu kotła w 2—3 minut, następnie w obsłudze jest niezwykle uproszczona, osiąga wielką wydajność. Jako materjał pędny mogą być zastosowane poza benzyną wszystkie prawie oleje ciężkie. Zużycie materjałów jest bardzo niewielkie.

Dotąd budowa samochodów parowych jest jeszcze w okresie badań przygotowawczych, ale są poważne oznaki, że wkrótce zacznie się produkcja. Koła techniczne zapowiadają rozpowszechnienie samochodów ciężarowych i omnibusów parowych. Swoją drogą dziwnemi drogami chadza ostatnio rozwój techniki komunikacyjnej. Z jednej strony koleje zaczynają czynić eksperymenta ze stosowaniem na szeroką skalę motorów samochodowych (diesle). Z drugiej strony samochody mają być poruszane motorem parowym.

Chaos w ruchu taksowym w Holandji

Do jakich następstw doprowadza kryzys automobilizmu oświetlić to może stan chaosu panujący na terenie taksówkowym w Holandji. Ostatnio we wszystkich miejscowościach rozpowszechniły się małe autodorożki, nawet po najodleglejszych wsiach. Jest to wynik starań fabrykantów małych samochodów, którzy w ten sposób pragną podnieść słabnący obrót, przyczem stosują wszelakie udogodnienia kredytowe. W tych warunkach przedsiębiorcy ustalić mogą nadzwyczaj niskie taksy. W miastach przejazd taksówką kosztuje tyle, co tramwajem. Na prowincji taksa jest niższa od cen biletów kolejowych i autobusowych. Wozy te nie są koncesjonowane, jeżdżą jako prywatne na zamówienie telefoniczne. Oczywiście łatwo zrozumieć, jakie następstwa może mieć rozpowszechnienie takiego typu komunikacji. Przedewszystkiem w zapędach konkurencyjnych przedsiębiorcy nie wahają się wypłacać głodowe płace. — Zdarza się, że szofer jest zdany tylko na napiwek. A przytem pracy na takich warunkach podejmują się często wytrawni szoferzy, zmuszeni do tego długoletniem bezrobociem.

Szoferzy zorganizowani w bratnim związku holenderskim wypowiedzieli walkę temu stanowi rzeczy i zażądali od władz interwencji, gdyż utrwalenie jego oznaczałoby stworzenie zupełnego chaosu w zawodzie szoferskim.

Uwaga bezrobotni!

Każdy bezrobotny członek Związku zobowiązany jest do zgłoszenia się przynajmniej raz w miesiącu w Sekretarjacie, względnie w Zarządzie Związku celem wlepienia do legitymacji członkowskiej znaczka dla bezrobotnych.

Członków Związku, nie stosujących się do powyższego, wykreśla się z listy członków i nie mają żadnych uprawnień w stosunku do Związku.

Praca dla donosicieli

Wiadomo, że „Trzecia Rzesza“ oznacza brutalne panowanie kapitału i jedną z jej cech najważniejszych jest pozbawienie klasy robotniczej wywalczonych przez długie lata walk zdobyczy. A więc rozbito umowy zbiorowe, oddano decyzję o warunkach pracy w ręce nowoutworzonych urzędów, obsadzonych mężami zaufania kapitalistów, zredukowano płace, tysiące bezrobotnych pozbawiono prawa do zasiłków, zapowiada się skasowanie opłaty za nadgodziny itp. Wreszcie oddano całą klasę robotniczą pod nadzór policyjny, upoważniając dyrekcje do wzywania policji skoro tylko robotnicy okażą jakiekolwiek oznaki niezadowolenia. Nawet hitlerowskie organizacje fabryczne są aresztowane, jeśli przypominają o konieczności spełnienia obietnic, które robili hitlerowcy przed dojściem do władzy. Tak więc w Hamburgu aresztowano przewodniczących takich organizacyj hitlerowskich, gdyż konferencja robotników zażądała socjalizacji doków. Pozatem kwitnie donosicielstwo. W niektórych miejscowościach ogłoszono wezwania do donoszenia o zatrudnionych jeszcze „podejrzanych politycznie“ robotnikach i pracownikach. W Norymberskim organie Partji Nar. Socjalist. znajdujemy pod tytułem „niech ustąpi miejsce swe godniejszemu!“ zawiadomienie, że taki to szofer, pracujący w fabryce Zuckler i S-ka pozdrawia nadal swych marksistowskich kolegów przez podniesienie zaciśniętej pięści. „Mamy nadzieję, że fabryka wyciągnie z tego konsekwencje“. A zatem pismo Partji, nazywającej siebie „socjalistyczną“ i „robotniczą“ wzywa do wyrzucenia na bruk robotnika i zastąpienia go zapewne przez jakiegoś draba hitlerowskiego. Nie na darmo organ ciężkiego przemysłu podaje, że socjalizm „Trzeciej Rzeszy“ jest przeciwieństwem tego, co marksiści nazywali socjalizmem, że ci, co obawiali się tego socjalizmu, padli ofiarą wielkiego nieporozumienia! W istocie było to nie tyle nieporozumienie, ale szwindel, którego ofiarą padli właśnie robotnicy.

SPIS ODDZIAŁÓW

Zw. Zaw. Automobilistów

(Sekcja Zw. Zaw. Transportowców R. P.)



ZARZĄD GŁÓWNY:
WARSZAWA, ULICA DŁUGA 21
Telefon 11-25-31

Oddział	Adres	Dzień zebrania	Lokal zebrań
Bielsko	Okręgowy Sekretarjat Z. Z. A., Rosner, Republikańska 4	1. sobota po 1. każdego mies.	Restauracja Feiner „Pilsnerhof"
Borysław	Zw. Zaw. Transportowców — Oddział Automobilistów — Skrytka pocztowa nr. 14	piątek po 15.	Dom Robotniczy
Cieszyn	Kubień Alojzy, Frysztyckie Przedmieście 133	1. i 2. sobota każdego mies.	Restauracja Fr. Piller ul. Celesty
Gdynia	ulica Portowa 26		
Katowice	Okręgowy Sekr. Z. Z. A., ul. Wojewódzka 50 telefon 11-16	1. czwartek po 1. każdego miesiąca	Świetlica T. U. R. Kościuszki 42
Kraków	Z. Z. T., Plac Matejki 4	3-go każdego miesiąca	Plac Matejki 4
Królewska Huta	Jan Ćmok, Straż Pożarna, ulica Bytomska	1. poniedziałek po 1. każdego miesiąca	Restauracja Meisner i Poniecki ulica 3 Maja 15
Lwów	Z. Z. T., ulica Rutowieckiego 23		
Łódź	Okręg. Sekretarjat Z. Z. T., ul. Narutowicza 50	pierwszy wtorek po 1. i 15. każdego miesiąca	W lokalu związkowym, Narutowicza 50
Mikołów	pod Katowice	na piśmie	Hotel Dom Polski, Rynek
Poznań	Rada Zw. Zawodowych ulica Zamkowa 7		
Radom	Z. Z. T., Emiljanów Al., ulica J. Malczewskiego 10		
Rybnik	Stalmach Józef, ulica Halera 2	1. wtorek po 1. każdego mies.	Restauracja Kaczmarczyk, Plac Wolności
Siemianowice	**M. Kulczyński, Siemianowice**	**piątek po 1. każdego mies.**	**Restauracja p. Prochoty ulica ks. Stabika 8**
Sosnowiec	Pietrzak Leon, ulica Wielka 12	1. niedziela po 1. każdego mies.	Dom Ludowy, Jasna 26
Tarnowskie Góry	pod Katowice	zaproszenie na piśmie	Restauracja Wieczorek, Plac Wolności
Tychy	Matera Paweł, Browary Książęce	1. niedziela po 1. każdego mies.	Kawiarnia p. Drabik ul. Sienkiewicza
Warszawa	Z. Z. T., ulica Długa 21 telefon 11-25-31		ulica Długa 21
Wilno	Z. Z. T., ulica Wileńska 17—6		
Wieluń	Z. Z. A., F. Czyż, ulica Niedzielska 6		
Włocławek	Z. Z. A., Z. Z. T., Kościuszki 6, Klub Robotniczy		
Żywiec	pod Bielsko	1. niedziela po 15 każdego mies.	na piśmie

Wydawca: Związek Zawod. Automobilistów Rzeczypl. Polskiej